കൾ ആലപ്പുഴ വഴിയും കോട്ടയം വഴിയുമുള്ളതാണ്. ഈ രണ്ട് പാതകളും ഇരട്ടിപ്പിക്കാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ അനുമതി വാങ്ങിയെടുക്കുവാൻ പ്രത്യേകമായ താല്പര്യമെടുത്തുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ടുവരണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോക്ടർ എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ) : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ പറഞ്ഞത് ശരിയാണ്. പല പ്പോഴും കേരളത്തിന്റെ റെയിൽവേ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുമ്പോൾ വളരെ സങ്കുചിതമായ ബഡ്ജറ്റിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമർപ്പിക്കപ്പെടുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളിൽ പ്രധാനപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടാതെ വിട്ടുപോകാറുണ്ട്. കായംകുളം-എറണാകുളം റെയിൽവേപ്പാത, ആലപ്പുഴ വഴിയും കോട്ടയം വഴിയുമുള്ളത് ഇരട്ടിപ്പിക്കുക എന്നുള്ളത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേന്ദ്ര റെയിൽവേ മന്ത്രി ഇടയ്ക്ക് കൊച്ചിയിൽ വന്ന അവസരത്തിൽ ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് അദ്ദേഹത്തിനെ നേരിട്ട് കണ്ട് സംസാരിക്കുകയും നിവേദനം കൊടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കിയത്, ഇതിനകംതന്നെ കായംകുളം-എറണാകുളം റെയിൽവേപ്പാത, ആലപ്പുഴ വഴിയും കോട്ടയം വഴിയുമുള്ളത് ഇരട്ടിപ്പിക്കുവാനുള്ള ആദ്യനടപടിയെന്നുള്ള നിലയിൽ ഒരു സാദ്ധ്യതാ സർവ്വേ നടത്താൻ കേന്ദ്ര സർക്കാർ അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട് എന്നാണ്. സാദ്ധ്യതാ സർവ്വേ ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്നും ഈ പാതകളുടെ ഇരട്ടിപ്പിക്കൽ നടപടിക്ക് മുൻഗണന നൽകി ഏറ്റെടുക്കണമെന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാരിനോട് വീണ്ടും ആവശ്യപ്പെടുന്നതാണ്.

(13) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ക്ക് പുതിയ ബസ് ഇറക്കുന്നതിന് അടിയന്തിര സഹായം

പ്രൊഫ. എ.വി. താമരാക്ഷൻ : സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് രണ്ടായിരം ബസ്സുകൾ പുതിയതായി നിരത്തിൽ ഇറക്കുന്നതിനും നിലവിലുള്ള വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിനുമായി 200 കോടിരൂപ ബഡ്ജറ്ററി സപ്പോർട്ട് കൊടുക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് ഒരു സബ്മിഷൻ കൊടുത്തിരുന്നു. ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിയാണ് അതിന് മറുപടി പറയാൻ പോകുന്നത്. അദ്ദേഹത്തിന് എന്തെങ്കിലും പറയാൻ കഴിയുമോയെന്ന് എനിക്കറിയില്ല.

മി. സ്പീക്കർ : അങ്ങ് എഴുതിത്തന്നെങ്കിലും ഞാൻ അനുവദിച്ചത് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പ് മന്ത്രിക്കാണ്.

പ്രൊഫ. എ.വി. താമരാക്ഷൻ : 40 ലക്ഷം ആളുകൾ പ്രതിദിനം ആശ്രയിക്കുന്നതാണ് നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ. രാജ്യത്താകമാനം കഴിഞ്ഞ പത്തിരുപത് വർഷത്തിനിടയിൽ ഏറ്റവും വലിയ വളർച്ച ഉണ്ടായ മേഖല ട്രാൻസ്പോർട്ട് മേഖലയാണ്. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു വളർച്ചയും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. അത് താഴോട്ട് പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഷെഡ്യൂളുകളുടെ എണ്ണം, ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം എന്നിവ കുറയുന്നു. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇന്ന് വലിയ നഷ്ടത്തിലേയ്ക്ക് പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഒരു ദിവസം ഒന്നേകാൽ കോടി രൂപയെങ്കിലും കിട്ടിയെങ്കിൽ മാത്രമേ നഷ്ടം ഇല്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് മുന്നോട്ടു പോകാൻ കഴിയൂ. ഇപ്പോൾ ഒരു കോടി പത്തുലക്ഷം രൂപയാണ് പ്രതിദിനം കളക്ഷൻ. 15 ലക്ഷം രൂപവീതം പ്രതിദിനം നഷ്ടം സഹിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗവൺമെന്റ് എടുക്കുന്ന

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് കൺസഷൻ കൊടുക്കുന്നു, അതുപോലെ സ്വാതന്ത്ര്യസമര സേനാനികൾക്കും എം.എൽ.എ. മാർക്കും എക്സ് എം.എൽ.എ.മാർക്കും പാസ് കൊടുക്കുന്നു. ഈ തരത്തിൽ വലിയ നഷ്ടമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുമുണ്ടാകുന്നത്. ആ സ്ഥാപനത്തിനാവശ്യമായ ബഡ്ജറ്ററി സപ്പോർട്ട്കൊടുക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ഇല്ലേ? ഇന്ന് 10-50 കൊല്ലം പഴക്കമുള്ള ഉപകരണങ്ങൾ വച്ചുകൊണ്ടാണ് മെക്കാനിക്കൽ ജീവനക്കാർ പണിയെടുക്കുന്നത്. സ്പെയർപാർട്ട്സ് ഇല്ലാതെ, ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസ്സിന്റെ സ്പെയർപാർട്ട്സ് എടുത്തിട്ടാണ് മറ്റ് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ആ സ്ഥാപനം അടച്ചുപൂട്ടേണ്ട നിലയിൽ എത്തുകയാണ്. മറ്റൊരു കാര്യം 200 കോടി രൂപ മുടക്കിയാൽ 20,000 പേർക്ക് തൊഴിൽകൊടുക്കുവാൻ കഴിയുന്ന മേഖലയാണ് ഇത് എന്നതാണ്. കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് ഒരു ബസ് ഇറക്കാൻ 8 ലക്ഷം രൂപ വേണം. 8 ലക്ഷം രൂപ മുടക്കിയാൽ കുറഞ്ഞത് 8 പേർക്ക് തൊഴിൽ കൊടുക്കുവാൻ പറ്റും. കേരളത്തിൽ ഒരു ലക്ഷം രൂപ മുടക്കിയാൽ 3,000-മോ 4,000-മോ രൂപ പ്രതിമാസം ശമ്പളം കൊടുക്കാൻ കഴിയുന്ന മറ്റ് ഏതെങ്കിലും വ്യവസായ മേഖലയുണ്ടോ? അതുകൊണ്ട് തൊഴിലില്ലായ്മ പരിഹരിക്കുന്നതിനും ജനങ്ങൾക്ക് ഗുണകരമായ നിലയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കുന്നതിനുംവേണ്ടി 200 കോടി രൂപയെങ്കിലും ബഡ്ജറ്ററി സപ്പോർട്ട് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കണമെന്നുള്ളതാണ് എന്റെ സബ്മിഷൻ.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോക്ടർ എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ) : സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ് അങ്ങ് ഉന്നയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഗതാഗതവകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച ഡിമാന്റ് ചർച്ച മറ്റന്നാൾ ഇവിടെ നടക്കുകയാണ്. അന്ന് സഭയുടെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തുമുള്ള മെമ്പർമാർ ഈവക കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് വിശദമായി ചർച്ച ചെയ്യുകയും ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും അതിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ള അഭിപ്രായപ്രകടനം ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് വിശദമായ ഒരു മറുപടിക്ക് ഞാൻ തയ്യാറാകുന്നില്ല. ഷെഡ്യൂളുകളുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞുവരുന്നുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം പറഞ്ഞത് ശരിയല്ല. അതിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ മറ്റന്നാൾ പറയാം. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് 3801 ഷെഡ്യൂളുകളാണ് ഇപ്പോൾ നടത്തുവാനായി അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഇതിനായി നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ട മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് 4260 ബസുകൾ ആവശ്യമുണ്ട്. എന്നാൽ 3940 ബസ് മാത്രമേ ഇപ്പോൾ കൈവശമുള്ളൂ. ഇതിൽത്തന്നെ ഏകദേശം 395 ബസുകൾ പലതരത്തിലുള്ള അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ പിടിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇത് സർവ്വീസ് ഓപ്പറേഷനെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. അടിയന്തിരമായി കുറെ ബസുകൾ നിരത്തിൽ ഇറക്കിയാൽ മാത്രമേ സർവ്വീസ് കാര്യക്ഷമമാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. പ്രതിവർഷം 1000 ബസുകൾ നിരത്തിൽ ഇറക്കാൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നുവെങ്കിലും ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം ഇതുവരെ 1226 ബസ്സുകൾ മാത്രമേ നിരത്തിൽ ഇറക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ. ദേശവൽക്കൃത മേഖലകളിലും ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലും മറ്റും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഷെഡ്യൂൾ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. മാത്രമല്ല പഴയ വണ്ടികൾ നിരത്തിൽനിന്നും പിൻവലിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയുമുണ്ട്. അടിയന്തിരമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ഷെഡ്യൂളുകൾ 5000-ആയി ഉയർത്തിയാൽ മാത്രമേ സംസ്ഥാനത്തെ യാത്രാക്ലേശം ഒരു പരിധിവരെയെങ്കിലും പരിഹരിക്കാൻ കഴിയൂ. ഇതിനായി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ നിരത്തിൽ ഇറക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സെൻട്രൽ വർക്ക്ഷോപ്പിലും റീജിയണൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകളിലും ബസ് ബോഡി നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. പുതിയ ബസ്ബോഡി നിർമ്മാണത്തിന്റെ എണ്ണം കൂട്ടുന്നതിനു വർക്ക്ഷോപ്പിന്റെ സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ആധുനികവൽക്കരിക്കുകയും വേണം. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ വരുംവർഷങ്ങളിൽ വളരെയധികം പണം ആവശ്യമായിവരും. ഇതിലേയ്ക്ക് ധനസഹായം കിട്ടാവുന്ന എല്ലാ ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഹഡ്കോയും വിവിധ ജില്ലാ കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് ബാങ്കുകളും ഇതിനോടകംതന്നെ സഹായം വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. വർക്ക്ഷോപ്പ് ആധുനികവൽക്കരിക്കുന്നതിന് ചില വിദേശ കമ്പനികൾ സഹായം വാഗ്ദാനം ചെയ്തുകൊണ്ട് മുന്നോട്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. പുതിയ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ തുടങ്ങുന്ന കാര്യവും പരിഗണനയിലുണ്ട്. സർക്കാരിന്റെ സാമൂഹ്യ ബാദ്ധ്യതകൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുകവഴിയും വരുമാനം കുറഞ്ഞ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുവാൻ നിർബന്ധിതമാകുന്നതുമൂലവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് പ്രതിവർഷം 93 കോടി രൂപയുടെ വരുമാന നഷ്ടം ഉണ്ടാകുന്നതായിട്ടാണ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. മേൽപ്പറഞ്ഞ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട തൊഴിൽദായക മേഖലകൂടിയായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് സർക്കാരിന്റെ സഹായം ഉണ്ടാകുകയെന്നുള്ളത് ആവശ്യമാണ്. അതനുസരിച്ച് ഗൗരവമായി ഈ കാര്യത്തിൽ നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളും.

(14) ടെക്സ്റ്റയിൽ വ്യവസായം നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

ശ്രീ. കെ.പി. രാജേന്ദ്രൻ : സർ, ഇരുപത്തയ്യായിരത്തിലേറെ തൊഴിലാളികൾ പണിയെടുക്കുന്ന സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട സംഘടിത വ്യവസായ മേഖലയായ ടെക്സ്റ്റയിൽ വ്യവസായം ഇന്ന് വലിയ പ്രതിസന്ധി നേരിടുകയാണ്. അഖിലേന്ത്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ തന്നെ ടെക്സ്റ്റയിൽ വ്യവസായം തകർച്ചയിലാണ്. നൂറുകണക്കിന് മില്ലുകൾ അടച്ചുപൂട്ടിക്കഴിഞ്ഞു. ആഗോളവൽക്കരണത്തിന്റേയും പുത്തൻ സാമ്പത്തിക നയങ്ങളുടേയും ഫലമായി ഇൻഡ്യയിൽ ഏറ്റവും വലിയ തകർച്ച നേരിട്ടത് ടെക്സ്റ്റയിൽ വ്യവസായ മേഖലയാണ്. ദേശീയ ടെക്സ്റ്റയിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മില്ലുകൾ പലതും പൂട്ടിക്കഴിഞ്ഞു. സംസ്ഥാനത്തുതന്നെ 4 മില്ലുകൾ ഇപ്പോൾ പൂട്ടിക്കിടക്കുകയാണ്. പല മില്ലുകളും തൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം കുറച്ചുകൊണ്ടാണ് ഇന്ന് നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകുന്നത്. സംസ്ഥാന വ്യവസായ വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള തൃശ്ശൂർ സീതാറാം ടെക്സ്റ്റയിൽസ് മില്ലും കെ.എസ്.റ്റി.സി യുടെ കീഴിലുള്ള മില്ലുകളും TEXFED-ന്റെ കീഴിലുള്ള സഹകരണ മില്ലുകളും എൻ.ടി.സി. യുടെ കീഴിലുള്ള നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ മില്ലുകളും കൂടുതൽ സാമ്പത്തിക സഹായവും മറ്റു തരത്തിലുള്ള സർക്കാരിന്റെ പിന്തുണയും ഉണ്ടായാലേ പിടിച്ചുനിൽക്കൂ. സർക്കാർ നൽകുന്ന സാമ്പത്തിക സഹായങ്ങൾ ഞാൻ എടുത്തുപറയുന്നു. നൂലിന്റെ വിലക്കുറവ് അസംസ്കൃത സാധനങ്ങളുടെ വിലക്കയറ്റം (പ്രത്യേകിച്ച് പഞ്ഞിയുടെ വില കൂടിയതും ക്വാളിറ്റി മോശമായതും) എന്നിവ ഈ പ്രതിസന്ധി കൂടുതൽ രൂക്ഷമാക്കുകയാണ്. നൂൽ വിപണന രംഗത്തെ മാന്ദ്യം പരിഹരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞില്ലായെങ്കിൽ സ്ഥിതി കൂടുതൽ സങ്കീർണ്ണമാകും. ഇതിനുപുറമെ നൂലിന്റെ ഇറക്കുമതി ഉൽപ്പാദനശേഷി വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ആധുനികവൽക്കരിക്കാനും പ്രാധാന്യം നൽകിക്കൊണ്ട് മില്ലുകൾ നവീകരിക്കുന്നതിനും ഗുണമേന്മയുള്ള നൂലിന്റെ ഉൽപ്പാദനം ഉറപ്പു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly